昭和49年9月1日発行（毎月1回1日発行）第23巻・第9号　昭和29年6月23日　日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号　昭和30年3月24日第三種郵便物認可

航空ファン

THE KOKU-FAN

川西
紫電／紫電改

☆特集☆
"サンダーバーズ"の新型機 T-38A
小松基地で開かれたF-104戦技競技会
NATOの次期主力機 パナビア200

'74 SEPTEMBER 9

$3.30

New "Thunderbirds" complete their makeup.

"サンダーバーズ" の新鋭機

アメリカ空軍の曲技飛行チーム"サンダーバーズ"に新しく装備されることになったT-38Aタロン。ネリス空軍基地にて。

T-38A Talon, undergoing a special training for a show in summer.

No. 6 plane in an inverted flight.

今年初めにF-4EファントムIIをT-38Aタロンに代えた"サンダーバーズ"。夏ごろからの飛行ショー出演にそなえて，ただいま本拠のネリス空軍基地で訓練にはげんでいるが，これは本誌特派記者がこのほど同基地を訪問して撮影したその新鋭T-38A。

No. 7 reserve player.

本文記事にあるように、"サンダーバーズ"の隊員たちは、現在午前中1回の飛行訓練を日課としており、同時に機体の改造もつづけられている。(左上)背面飛行中の6号機。この飛行用に背面用燃料タンクを特別に新設している。(上)7号機。同チームの演技は5機で行なわれ、6、7号機は予備機である。(左下・下)尾部に"サンダーバーズ"のマークをつけた同部隊の連絡用の9号機。

No. 9 liasion plane with Thunderbirds marking.

米軍基地レポート ①

ティンドル空軍基地

Koku Fan camera visits U. S. Air Force bases: 1. Tyndale AFB.

アメリカ本土の米空海軍航空基地めぐり。今回は第1回でフロリダ州のティンドル空軍基地。パナマシティ空港から車で約20分。同基地はADC（防空軍団）のホーム・ベースで、常時F-101やF-106が訓練を行なっており、2年に1度の競点射撃大会"ウイリアムテル"もこの基地で行なわれている。ゲートもなく、民間人でも自由に出入りできる。日本の航空ファンにとってはまったくうらやましい基地でもある。

基地にはF-101、F-106、T-33を含めて常時約60機が駐留しており、各種のテストや訓練に連日飛びまわっている。

〔右〕複座練習型のF-106Bデルタダート。第4756戦闘乗員訓練飛行隊の所属機である。〔下〕第4750テスト飛行隊のF-106A。最近のF-106Aは、操縦席風防をワクがなくなって視界がよくなったクリアー・トップ・キャノピィにしている。〔右下〕練習型のF-101F。IR（赤外線）レーダー支援システムをつけている。

F-106A of 4750th Test Sqdn. Clear-top canopy.

F-106B Deltadart of 4756th Combat Crew Training Center.

F-101F, IR radar support system.

Tyndale AFB, ADC home base.

航空軍団に所属する戦闘機部隊は年に一度，このティンドル空軍基地で実戦訓練を行なう。各部隊が6機程度のチームを組んで，交代で訓練を行なっているが，このページ3枚はその移動訓練で飛来したメイン州空軍のF-101Bブードー。

F-101B of ANG, Maine.

沖縄の米軍機

USAF machines in Okinawa.

F-4C of 44th TFS, 18th TFW, Kadena AB.

A-4E Skyhawk of VC-5, Naha AB.

（前ページ）嘉手納基地のF-4C。第18戦術戦闘連隊（18TFW）第44戦術戦闘飛行隊（44TFS）所属機。主翼下に訓練用の模擬爆弾を装備している。

（上・下）那覇基地で撮影した第5混成飛行隊（VC-5）のA-4E スカイホーク。現在那覇基地に駐留している米軍機は、このVC-5の各機のほかに第4哨戒飛行隊（VP-4）のP-3Bオライオンが輪番制で飛来しているのみ。

DP-2E target towship of VC-5

（上）VC-5の標航発射母機DP-2E。両翼下にファイアビーなどの標的を吊して飛ぶ。機首下面その他各部に標的コントロール機器のアンテナがいっぱいつけられている。機体の塗装は標的曳航機用に決められた派手な塗装

（下）同じくVC-5の汎用機US-2C。輸送や連絡などの“雑用”がその任務。

US-2C "multi-purpose-ship" of VC-5.

P-2J "Ohwashi" (eagle) of JMSDF, Naha.

（上）海上自衛隊沖縄航空隊のP-2J“おおわし”これも那覇基地にて。海上自衛隊は1個航空隊がこのP-2Jを装備して駐留している。

（下）VC-5のSH-3Gシーキング。同ヘリはエンジン吸気口前部にFOD（異物吸入防止）スクリーンをつけているが，この機体はそれをはずしている。

SH-3G Seaking.

英空軍のFGR.2ファントムII

西ドイツのバーデン・ゾーリンゲンで行なわれた第11回タクテカル・ウェポン・ミートに参加した英空軍のFGR.2ファントムII。
(Photo: J.P.Poelstra)

FGR2 of No.17 Sqdn. RAF. at Tactical Weapons Meet.

FGR.2 Phantom II of RAF, snapshot at NATO Tactical Weapons Meet, at Baden-Sollingen, West Germany.

前ページと同じく西ドイツのウェポン・ミートに参加した英第17スコードロンのFGR.2。同機が参加した第2連合戦術空軍（2ATAF）チームは，4ATAFを抑えて優勝した。

(Photo: AAPD)

Lockheed S 3A Viking assigned to operational unit. US-41.

S-3A Viking at Miramar NS

ロッキードS-3Aバイキングは，この春に最初の部隊が編成されて，実戦配備についた。前ページ写真はその編成されたばかりの第41哨戒飛行隊（VS-41）の1機。4月27日，ノースアイランド基地にて撮影。

写真上はミラマー基地のS-3A。8機つくられた試作型の1機である。これも4月27日の撮影。写真下はノースアイランド基地のS-3A。これも試作型の1機。

S-3A Viking at North Island.

YF-17が初飛行

Northrop YF-17 prototype made its first flight, 9 June 1974 at Edwards AFB, Calif.

6月9日，エドワーズ空軍基地で初飛行したノースロップYF-17の1号機．初飛行はノースロップの主任テスト・パイロットH.E.チョート一氏の操縦で61分間にわたって行なわれたが，同機は12月までにさらに3回，計4回の飛行を行ない，総飛行時間は超高速飛行を含めて3時間48分となった．（国内ニュース欄参照）

Northrop YF-17 No.1 machine during first flight, Edwards AFB, 9 June 1974.

前ページからこのページも，6月9日にエドワーズ空軍基地で初飛行したノースロップの軽量戦闘機YF-17の1号機。前ページは両翼端にサイドワインダー・ミサイルをつけて初飛行中のシーンで，追跡機はT-38タロン。このページ2枚は離陸で飛びあがったところ。

(Northrop Photo)

100機目のF-5Eが完成

Northrop F-5E Tiger II, the 100th of this model, delivered to USAF early this month.

ノースロップF-5Eタイガー IIの100機目の機体が完成，このほど米空軍へ引渡された。写真は領収飛行で南カリフォルニア上空を編隊で飛ぶ3機のF-5E，先頭が100機目の機体である。F-5Eは前号本欄でもお伝えしたようにすでにサウジアラビア，イラン，南ベトナムなどから計550機余の発注を受けており，生産は最盛期を迎えようとしている。

ベリエフBe-12とF-5F練習機

〔上〕戦闘訓練で飛行中のソ連海軍太平洋艦隊航空部隊所属のベリエフBe-12（メイル）対潜飛行艇。ソ連海軍の対潜哨戒機としてはMi-4とKa-25ヘリが約240機，Il-38（メイ）が約40機就役しているが，主力はこのBe-12で，装備機数は約80機とみられている。〔TASS〕

⬆Beriev Be-12 ASW amphibian on combat training mission.

⬇First Two-Place F-5F, nearing completion at Northrop Works, Hawthorne, Calif.

〔下〕カリフォルニア州ホーソンのノースロップ工場で最終組立てに入っているF-5Eタイガー IIの複座練習型F-5Fの1号機と2号機（後方）。両機は9月までにエドワーズ空軍基地に運ばれ，10月から飛行テストが開始される。（海外ニュース欄参照）

1974年度中欧連合空軍
戦術ウェポン・ミート

11th AFCENT Tactical Weapons Meet, Baden-Soellingen AB, West Germany, May 1974. (Photo: AAPP)

この5月に西ドイツのバーデン・ゾーリンゲン空軍基地で開かれた中欧連合空軍の諸点戦術射技大会(タクテカル・ウェポン・ミート)の出場機。同大会は1962年にフランスのセント・デジェル空軍基地で第1回大会が開かれてから、1970年まで毎年開催されているが、70年以降は1年おきとなって、72年、74年と今回は通算第11回大会。競技は第2連合戦術空軍(2ATAF;ベルギー、西独・31連隊、オランダ、英国各空軍)と第4連合戦術空軍(4ATAF;カナダ、西独・34連隊、米国各空軍)両チームの対抗試合のかたちで進められ、これまで4ATAFが6回優勝しているが、今回は72年度につづいて2ATAFが勝利をにぎり5回目の優勝となった。(上)ハーン基地に駐留している米第36戦術戦闘連隊第525飛行隊(36TFW, 525TFS)所属のF-4E。(下)攻撃の部で最優秀得点をあげ、ウォーカー・トロフィを獲得したNF-5Aのオランダ空軍第315飛行隊のメンバー

F-4E of 36 TFW, 525 TFS, USAF

FGR.2 Phantom II of 17 Sqdn, RAF

(上) 第2連合戦術空軍チームの一員として参加した英空軍第17スコードロン所属のFGR.2ファントムII。同スコードロンは西ドイツのブリューゲン空軍基地駐留

(下) 今大会にゲスト・チームとして特別参加したフランス空軍第13連隊第3飛行隊のミラージュ5F

競技種目はタクテカルとスタンダードの部に分けられ，タクテカルの部は射撃と爆撃の両種目，スタンダードの部には通常攻撃のアタック・セクションのほか，核攻撃のデュアル・セクションもある。総合得点は2ATAFが2921点，4ATAFが2716点で，2ATAFはタクテカル・フォース・トロフィとブローダハースト・トロフィを獲得した

Royal Netherland AF team

Mirage 5F of III/13, French AF

1974年度中欧連合空軍戦術ウェポン・ミート

11th AFCENT Tactical Weapons Meet, Baden-Soellingen AB, West Germany, May 1974. (Photo: AAPP)

この5月に西ドイツのバーデン・ゾーリンゲン空軍基地で開かれた中欧連合空軍の競点戦術戦技大会（タクティカル・ウェポン・ミート）の出場機。同大会は1962年にフランスのセント・デジェル空軍基地で第1回大会が開かれてから1970年まで毎年開催されているが，70年以降は1年おきとなって，72年，74年と今回は通算第11回大会。競技は第2連合戦術空軍（2ATAF，ベルギー，西独・31連隊，オランダ，英国各空軍）と第4連合戦術空軍（4ATAF，カナダ，西独・34連隊，米国各空軍）両チームの対抗試合のかたちで進められ，これまで4ATAFが6回優勝しているが，今回は72年度につづいて2ATAFが勝利をにぎり5回目の優勝となった。〔上〕ハン基地に駐留している米第36戦術戦闘航空団第525飛行隊（36TFW，525TFS）所属のF-4E。〔下〕攻撃の部で最優秀得点をあげ，ウォーカー・トロフィを獲得したNF-5Aのオランダ空軍第315飛行隊のメンバー。

F-4E of 36 TFW, 525 TFS, USAF

FGR.2 Phantom II of 17 Sqdn, RAF

（上）第２連合戦術空軍チームの一員として参加した英第17スコードロン所属のFGR.２ファントムII。同スコードロンは西ドイツのブリューゲン空軍基地駐留。

（下）今大会にゲスト・チームとして特別参加したフランス空軍第13航空団第３飛行隊のミラージュ５F。

競技種目はタクテカルとスタンダードの部に分けられ、タクテカルの部は射撃と爆撃の両種目、スタンダードの部には通常攻撃のアタック・セクションのほか、核攻撃のデュアル・セクションもある。総合得点は２ATAFが2921点、４ATAFが2716点で、２ATAFはタクテカル・フェーズ・トロフィとフロードハースト・トロフィを獲得した。

Royal Netherland AF team

Mirage 5F of III/13, French AF

P2V-7 of JMSDF 3rd Wg, with new marking affixed.

海自のP2V-7とスーパーキングエア

上　厚木航空基地の海上自衛隊第4航空群第3航空隊のマークがこの6月に新しく採用され，装備各機につけられることになった．写真は垂直尾翼にその新マークをつけたP2V-7の1機．アツギのAとTの頭文字の組合わせで，Tは緑，富士山を形どったAは雪の部分が白で下部はオレンジ．なお厚木基地のP2V-7は現在5機で，順次P-2Jに代替されつつある．(Photo: M. Yamaguchi)

下　6月中旬に来日，下旬にかけて日本各地でデモ・フライトをしたスーパーキングエア（N4473W）．緑と黄の美しい塗装の機体．写真は6月26日，八尾空港で撮影．
(Photo: N. Ito)

Super King Air on her deomstration trip, Yao Airfield, Japan. 26 June 1964.

航空総隊　F-104等戦技競技会

小松基地

エプロンで出発準備中のF-104DJ。F-104DJは空対空ロケット弾射撃の際スーパーデルマーターゲット標的曳航機として、各飛行隊から1機ずつ参加した。

49年度F-104等戦技競技会は、天候不良のため予定り2日遅れ6月6日、7日の両日石川県小松基地をベースに行なわれた。参加機は各飛行隊F-104J6機、F04DJ1機の計49機。このページはエプロンにライ・アップした各飛行隊の標的曳航用のF-104DJ。手前より第203、205、204、207、201、204、207 飛行隊。右上はF-104Jの手前より第203、207、204、201、205の飛行隊機。

主翼下面に2.75インチ空対空ロケット弾ポッドを装備して、ロケット射撃に出発準備中の競技参加機。このポッドは国産のＲＬ-7でロケット弾７発を搭載でき、従来使用していた19発搭載のＬＡＵ-3Ａポッドでは各発射孔が１回しか使用できなかったが、このポッドでは４回まで使用可能である。なお競技には各機とも左側７発を使用して行なわれた。

〔上〕はＦ-104ＤＪの翼下に装備されたロケット射撃用のスーパーデルマターゲット。射撃時には曳航索がのびて約1800ｍで曳航される。〔中〕はガン射撃に使用するダートターゲットを曳航機のＦ-104Ｊに取り付け中の整備員。機体は第207飛行隊。〔下〕ＲＬ-7ロケット弾ポッドに2.75インチ空対空ロケット弾を搭載する第203飛行隊の整備員。競技の採点は記録カメラによる射撃フィルムを用いて行なわれた

［上］ターゲットを搭載して離陸する第203飛行隊のF-104DJ。
［右］ドラッグシュートを格納する第205飛行隊の整備員。

小松基地のエプロンに勢ぞろいした参加機。今回参加の飛行隊は第2航空団（第201、203飛行隊）、第5航空団（202、204）、第6航空（205）、第7航空団（206）、第83航空隊（207）の7個飛行隊であったが、第201飛行隊が近く廃止されるので、F-104の全飛行隊が集まるのは今大会が最後である。

エプロンで待機する第5航空団からの参加機。手前が第202飛行隊、うしろの2機は第204飛行隊所属機。

競技を終えてエプロンで翼を休める第201飛行隊のF-104J。なお、この第201飛行隊はF-4EJの第302飛行隊の発足にともない部隊が廃止されることになっているが、現役最後をかざって前回につづき今年もみごとに優勝した。第2位は第206飛行隊、3位には第202飛行隊が入賞した。

那覇基地の米海軍機

現在那覇基地には8月号で紹介した航空自衛隊、陸上自衛隊の各飛行隊と、今回紹介する米海軍の第5混成飛行隊（VC-5）と、輪番制で派遣されている哨戒飛行隊が常駐している。［上］第5混成飛行隊（VC-5）所属のA-4Eスカイホーク。［左］輪番制で那覇基地に派遣されている第4哨戒飛行隊（VP-4）所属のP-3Bオライオン。［下］米海軍のP-3哨戒機とともに対潜哨戒の任務についている海上自衛隊沖縄航空隊のP-2J〝おおわし〟対潜哨戒機。

〔右上〕第5混成飛行隊のA-4E。〔右中〕人員輸送や連絡などに使用されているUS-2B。垂直尾翼のNAHAの書体が面白い。〔右下・下〕ファイアビーなどの無人標的機の母機に使用されている第5混成飛行隊のDP-2E。主翼、胴体などがかなり改造されている。

嘉手納基地

〔上〕離陸する第44戦術戦闘飛行隊のＦ-４Ｃ

現在嘉手納基地には、第
戦術戦闘連隊（ＴＦＷ）の
15戦術偵察飛行隊（ＴＲＳ
第44、67戦術戦闘飛行隊（
ＦＳ）のＲＦ-４ＣとＦ-４Ｃ
３個中隊約70機駐留してい

〔上〕滑走路上で離陸を待
第67戦術戦闘飛行隊のＦ-４

〔左・下〕第44戦術戦闘飛
隊のＦ-４Ｃ。

〔上・左〕戦略空軍第376戦略航空団所属の空中給油機ＫＣ-135Ａ。ベトナム戦争が終わった今日では、この基地に駐留するＫＣ-135もだいぶ少なくなっている。

〔上〕定期便として毎日飛来しているＣ-5Ａギャラクシー輸送機。この他にＣ-141なども多数飛来する。

〔上〕この基地に駐留している第33航空宇宙救難回収部隊に最近配属になったＨＨ-3Ｅ救難ヘリコプタ。以前から同部隊に配属されているＨＨ-3Ｅは迷彩であるが、これは救難機の標準塗装になっている。

〔右・下〕地上部隊支援用に同基地に配属されているＣ-130Ｅ輸送機。

アメリカの海空軍基地 —— ①

ティンドル空軍基地

今月から5回にわたり、本誌記者が訪問してきたアメリカ本土の海空軍基地をご紹介しよう。第1回はティンドル空軍基地。68ページを参照して御覧下さい。

〔上〕4756CCTS（戦闘乗員訓練中隊）所属のF-106Bデルダート。

〔左〕4750TESTSQ（試験飛行隊）のF-106A。この部隊は各種武装のテストを行なっているが、この写真は翼下面に空対空ミサイルと記録カメラを装備した機体。F-106が翼下面に武装装備することは非常にめずらしい。なおF-106Aは視界を良くするために頭上のわくのない新しいキャノピーに変えられているが、これもその一機。

胴体下面にM61バルカン砲を取り付けてテスト中の第4750試験飛行隊のF-106A。キャノピー左下に訓練用ファイアビー標的機の撃墜マークが書かれている。

〔左・下〕同基地に移動訓練として飛来しているメイン州航空隊所属（ANG）のF-101Bブードー。

〔右・下〕第4756戦闘乗員訓練中隊所属のF-106Bデルタダート。下の写真で前に立っている整備員は、空軍でこの基地が最初の女性整備員である。なお、コクピット前席のパイロットは、北ベトナムの捕虜収容所帰りということである。

〔上〕機首にＩＲ（赤外線）支援システムを取り付けた4756戦闘乗員訓練中隊所属の練習型Ｆ-101Ｆブードー。

〔左〕4750試験飛行隊では、各種搭載武装のテストを行なっているが、このＦ-101Ｂも胴体下のジニーミサイルの取付ミゾをなくして写真のような装置が取り付けてある。

〔下〕ＮＡＳＡ（米航空宇宙局）のＴ-38Ａ練習機。ヒューストンからケープケネディへ行く間に必ずここで給油して行くこということで、乗員はほとんど宇宙飛行士である。

フォート ニュース

米ロッキード・ジョージァ社で完成した、モロッコ空軍のC-130Hハーキュリーズ輸送機。同空軍では、最新型であるH型を6機発注している。これはその1号機。C-130HはアリソンT56A-15プロップジェット4基を装備,45,000ポンドの貨物または兵員92人、落下傘兵は64人、担架の傷病兵は72人を運ぶことができ、氷上、未整地の滑走路に離着陸できる万能型。

世界最初の全金属製旅客機の一つであるロッキード・エレクトラ1型は今年6月29日で就航40年を迎える。同機は1930年代に合計 149機生産されたが、このうち10数機は今だに活躍している。これはその今昔を示す2枚の写真。

[左・上]40年前の1934年6月29日に、エレクトラ1型の1号機がノースウェスト航空のシカゴーセントポール間に就航したときのもの。

[左・下]さきごろ全日空のトライスター6号機を使って、ロッキードがオーストラリアへデモンストレーション飛行したときのもの。

〔上〕北極の基地に食料品や、日用品、郵便物などを運んで飛来したAn-12。さえぎるものなき一面の雪原隔絶された北極の基地で頼れる唯一の交通手段は航空機である。（TASS）

〔右〕このほどモスクワで開かれたソ連の経済産業展示会で、貨物の積みおろしをデモするTu-154。（TASS）

〔下〕新しく開設されたドネプロペトロボスク空港に駐機するIℓ-18（手前）とAn-12。後方の3階建ての空港ビル内には、事務室、予約室待合室などがいっしょに入っており1時間12900人の乗降客をさばける。（TASS）

〔右〕カンサス州ウイチタのセスナ工場で、モデル150エアロバット12機の引渡しを受けるエクアドル空軍のパイロットたち。同国空軍では24機のセスナ150を発注しており、残り12機もまもなく引渡される。

〔下〕ベランカ・エアクラフトのスカウト軽飛行機に180馬エンジン装備機が出現した。名づけてチャンピオン・スカウト。

〔右〕タイ国際航空はさきごろ、DC-8-63型2機の引渡しを受けたが、これを記念してプーミポン・アドンヤデ・タイ国王による命名と大僧正による灌油式がバンコックで行なわれた。2機はそれぞれ「スイスリヨタイ号」「スイアノチャ号」と命名された。

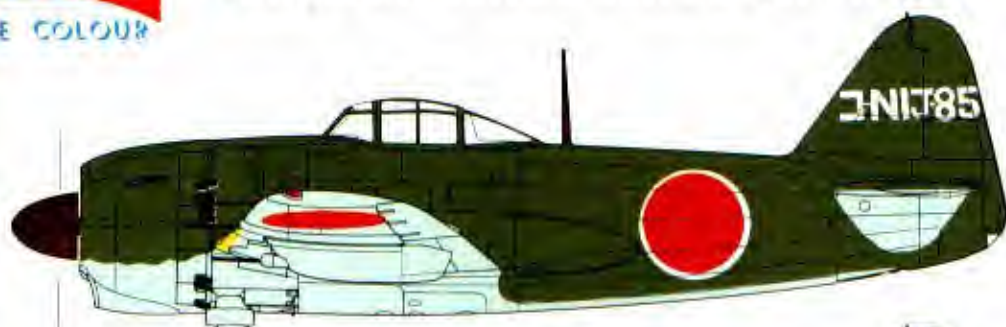
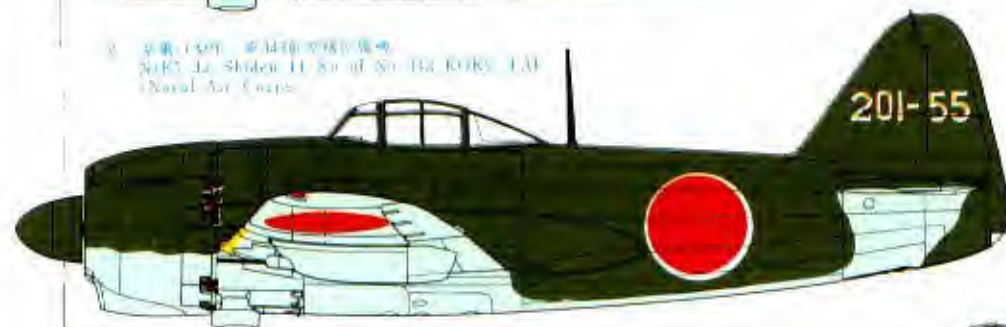
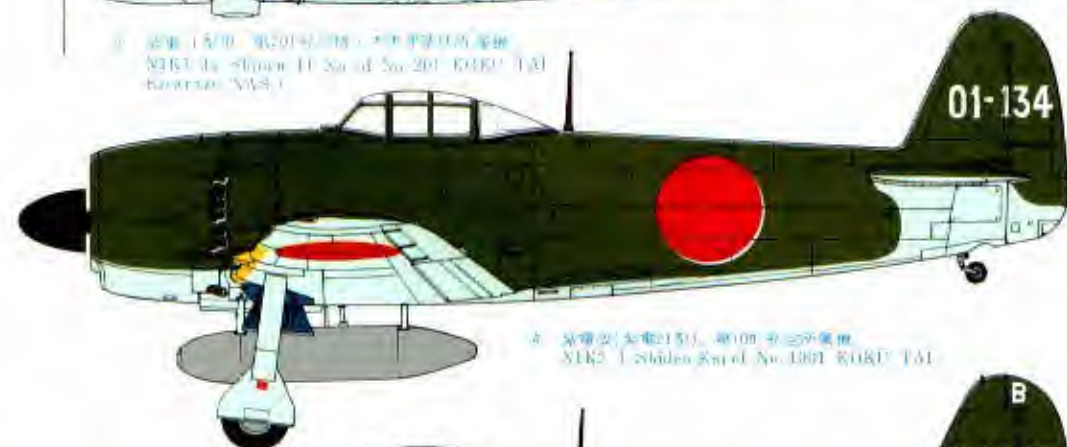
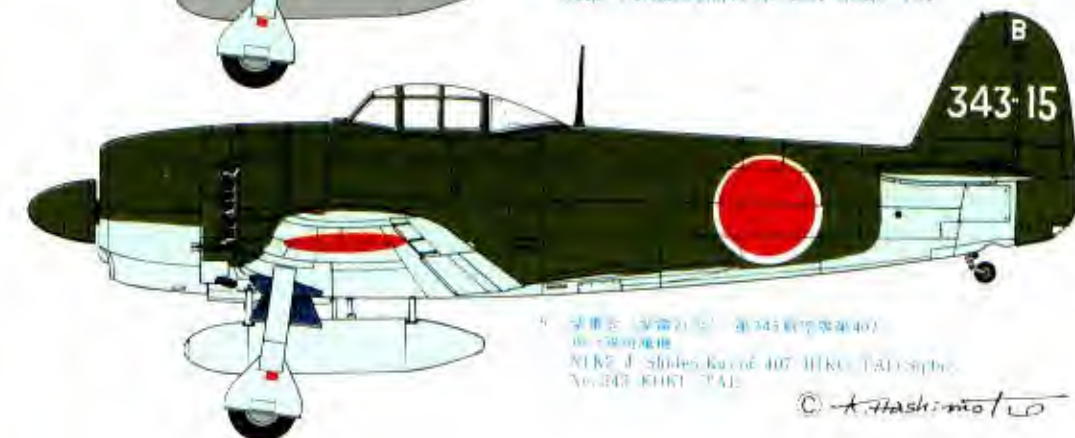
〔上〕明年から就航が予定されているドイツの44人乗り短距離双発ジェット旅客機VFW 614用として英国ロールス・ロイス社とフランスのSNECMAが共同で開発中のターボファン・ジェット・エンジンM45H。

〔左〕去る5月の極東へのデモ飛行の途中、オーストラリアに立ち寄ったA300Bエアバスの1号機。オーストラリアでも政府やエアライン関係の代表たちを招いて写真のようにデモった。写真はキャンベラ空港にて。手前はフレンドシップ。

スナップ だより

〔上〕厚木飛行場に着陸するＶＭＡ-211(第211海兵攻撃飛行隊)"ウェークアイランド・アベンジャーズのＡ-4Ｅ。機首のカンガルーのマークが面白い（藤沢市・遠藤尚)。

〔右〕これもこのほど厚木飛行場で撮影したＰＲ-7、（第７哨戒飛行隊）のＥＡ３Ｂスカイウォリア。胴体と尾翼の帯は青、こうもりのマークは黒である（横浜市・山口幹夫)。

〔下〕新しくマークが入った岐阜航空実験団のＦ-4ＥＪ（301-302)色はＴ-33、Ｔ-1などと同じ青で文字は赤。６月17日に撮影（春井市・鈴木隆之)。

KAWANISHI SHIDEN/SHIDEN-KAI FIGHTER

スピットファイア

20,351機とイギリスの2次大戦機ではもっとも生産機数の多いスピットファイアー。1938年8月にデビュー，2次大戦を英空軍の主力戦闘機として闘いぬいた本機は，終戦まで生産がつづけられ，各種の実験機を含めると約40種とそのバリエーションの多いことでも有名である。
前ページ：海上を行くスピットファイアMk.5C。20mmイスパノ機関砲を主翼に4門，熱帯用フィルターを装備している。Mk.5は1941年から戦場に登場，もっとも広く使われた型である。
上：同じく熱帯用フィルターを装備したMk.5C。Mk.5は戦闘爆撃機として使われた最初の型でもあり，写真では胴体下に250ポンド爆弾1発を吊して爆撃に向うところ。
下：主翼下に250ポンド爆弾2発を装備して出撃するMk.5B。爆弾はこの250ポンド爆弾2発か，500ポンド爆弾を胴体下に1発装備した。写真はアフリカ戦線でのシーン。

Supermarine Spitfire

Spitfire Mk 8 of 241 Sqdn, south of Rome, on her way back from attack mission, Feb 1944.

1940年末から実戦部隊に送られたスピットファイアMk.2B。前ページに紹介したMk.5はエンジンをマーリン12から45に換装したのみで、機体はMk.1、2と基本的に同じであり、Mk.5ではラジエターがやや大きくなり、エンジン・カウリングが改設されて機首のシャープさがなくなったのが外形上の差異。Mk.2は1,000機発注されて、921機がMk.2A、Bとして生産され、残りの79機はMk.5A、Bとして完成した。

写真の機体はグレーブセンドやビギンヒルなどを基地に英本土防空に活躍した第72スコードロンの所属機。同スコードロンは1941年4月にスピットのMk.2を、ついで同年7月にはMk.5Bを装備してドイツ空軍機を相手に闘っている。写真は1941年5月9日、海岸線をパトロール中。

上　撃墜したJu88の翼の一部に記念の文字を書きこむ第303スコードロンのパイロットたち。このJu88は血まつりにあげた178機目のドイツ機。第303スコードロンはポーランド人パイロットによって編成された戦闘機部隊。1940年8月にハリケーンを装備して編成されたが、翌41年初めにスピットのMk.Iに機種改変，ノーソルトを基地に，海峡を越えて爆撃機の援護などに出撃している。写真は1942年の撮影で，後方の機体はスピットのMk.5B

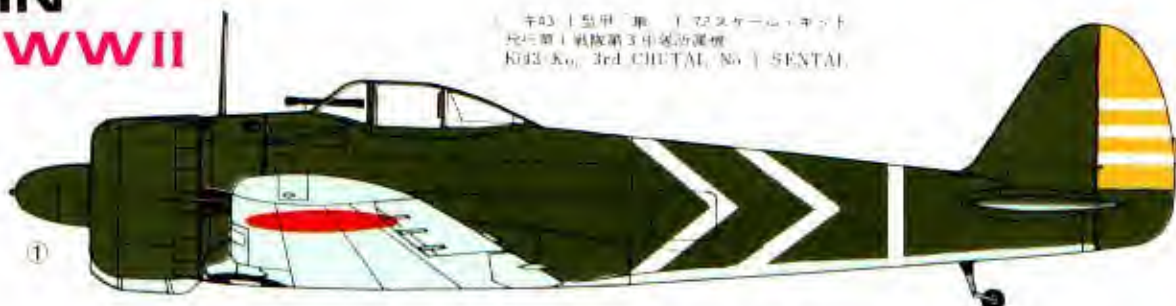
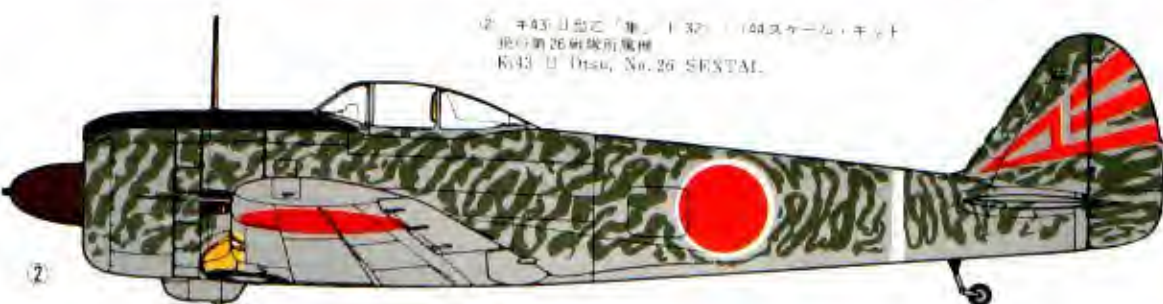
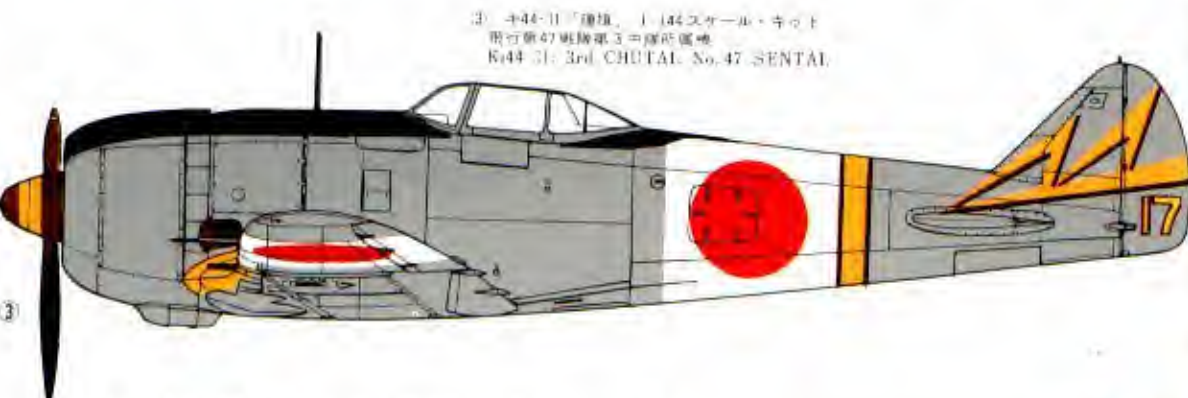
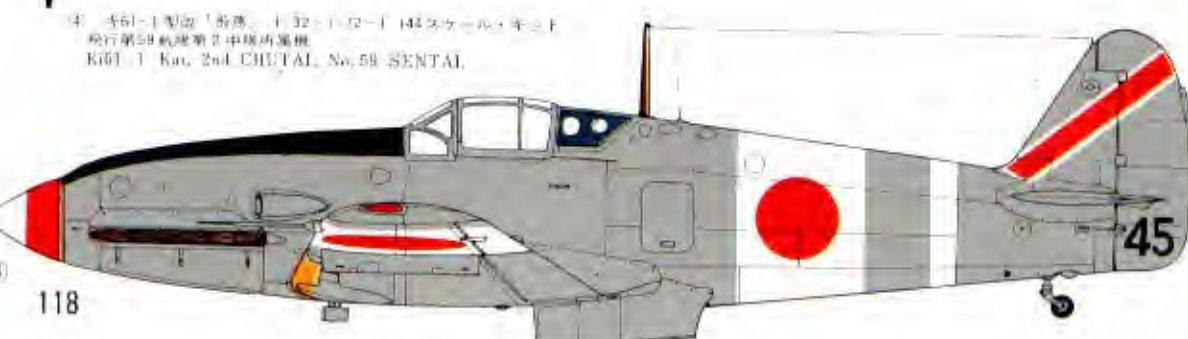
下　オランダの泥ねいの飛行場に待機する写真偵察型のスピットファイアP.R.Mk.11。カナダ空軍の第400スコードロンの所属機。同スコードロンは大戦中に本機のほかにムスタングF.R.I，モスキートP.R.16などを装備して闘った偵察部隊。写真は1944年秋，大戦末期の撮影。

スピットファイアの後期の型はマーリン・エンジンをグリフォン・エンジンに代えて性能の向上をはかったが，そのグリフォン装備の最初の実用型が写真のMk 12．1943年春に第41と第91スコードロンに装備されて，1944年末まで使われた．写真の機体は第41スコードロンの所属機．低空での空戦性能を高めるために主翼端を切り欠いた“クリプト・ウイング”にし，垂直尾翼先端をシャープにとがった形のものにしている．新エンジンを装備して機首も異なったかたちになっている．

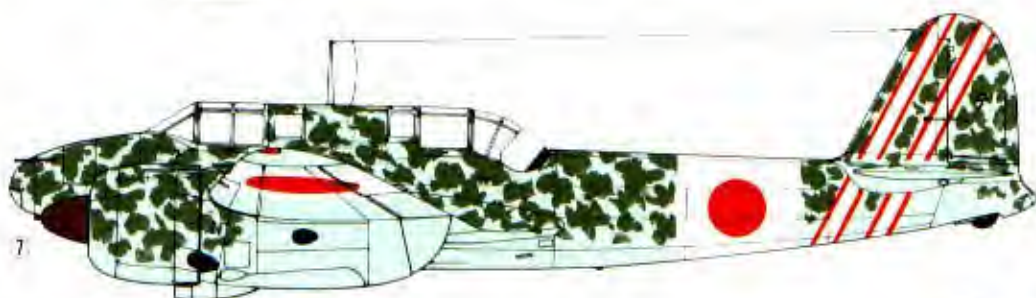
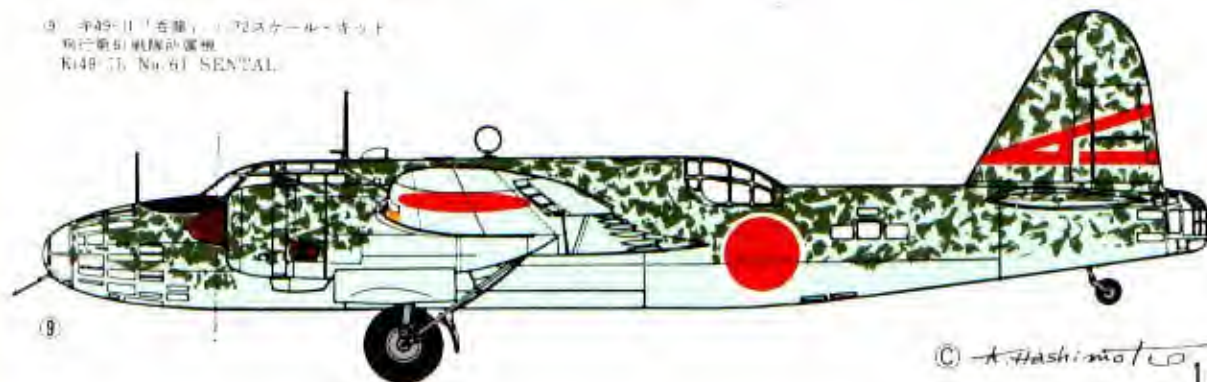
〔上〕左ページと同じく第41スコードロンのMk.12。同スコードロンは43年2月に本機を装備、4月からホーキンジを基地に出動した。Mk.12は低空戦闘用のバリエーションであったため、主任務は大陸沿岸の艦船攻撃と飛行場攻撃であった。4月17日にJu88を撃墜して本機による最初の戦果を記録、9月までに150機のドイツ機を撃墜破する戦果をあげている。

〔下〕戦後の出現であるスピットファイアMk.22。グリフォン85エンジンを装備したMk.22は280機が生産され、1945年から51年まで、補助空軍で使われている。スピットファイアの最終生産型は本機につづいて生産されたMk.24で、1947年10月までに70機が造られている。Mk.22、24はたびたび改造に改善を重ねてたどりついたスピットの完成品。そのせんれんされた外形は、初期の各型にくらべるときわだっていることが、ここの写真でもよくわかる。

JAPANESE ARMY AIRCRAFT IN WWII

1/32-1/72-1/144 SCALE KIT

① キ43-I型甲「隼」1/72スケール・キット
飛行第1戦隊第3中隊所属機
Ki43 I Ko, 3rd CHUTAI, No.1 SENTAI.

② キ43-II型乙「隼」1/32・1/144スケール・キット
飛行第26戦隊所属機
Ki43 II Otsu, No.26 SENTAI.

③ キ44-II「鍾馗」1/144スケール・キット
飛行第47戦隊第3中隊所属機
Ki44 II, 3rd CHUTAI, No.47 SENTAI.

④ キ61-I型改「飛燕」1/32・1/72・1/144スケール・キット
飛行第59戦隊第2中隊所属機
Ki61 I Kai, 2nd CHUTAI, No.59 SENTAI.

ハイモデリングのための

レベル資料集

日本陸軍機特集

JAPANESE ARMY AIRCRAFT IN WW II

↑ 飛行第204戦隊の「隼」3型
Ki43III HAYABUSA of No. 204 SENTAI

↓ 飛行第246戦隊の「鍾馗」2型乙
Ki44II Otsu SHOKI of No. 246 SENTAI

☆キットについて☆

レベルの新製品は新発売のたびに本誌で紹介してきましたが，今日はレベルの日本陸軍軍用機特集として，どのような機種が発売されているかをカラー図でご紹介してみましょう。

☆

図①の「隼」1型のキットは1/72スケールで発売中。いろいろマーキングのバリエーションの多い機体。

図②の「隼」2型乙は1/32スケールの豪華版で「隼」の決定版といえる実感の出た優秀作品で，詳細なリベットや点検ハッチなど，精巧さが売りもののキット。1/144スケールのキットでも発売中でミニミニながら，実感満点の「隼」。

図③　数少い「鍾馗」のキットは1/144で，銀地にメロメロ迷彩にでも仕上げると，手の平に入ってしまうくらいのミニ・モデルでも素晴しい実感の「鍾馗」となる。

図④⑤　ご存知「飛燕」のデラックス版1/32スケールキットがレベルにあることは，ご承知のとおり。モデルは1型改で，数限りなくある楽しいマーキングを楽しめる魅力のキットであり，1/72スケールの1型，1/144スケールの1型改もそろっている。

図⑥　有名な「疾風」のキットもそろっていて，1/72スケールと1/144スケールのキットがあり，本誌の資料などをもとに，あなたの腕前を発揮できる楽しいマーキングがそろっている機体。

図⑦⑧　防空戦に活躍した，ご存知「屠龍」のキット。甲～丙型のコンバーチブル・キットで，図⑧のように特攻機を作るという楽しみかたもある。

図⑨　「呑龍」とはどんな機体であったのか，ということが，このキットを手にとってみるとズバリわかるというモデルで，意外と大きい！　案外小さいなどと，新発見も多い。塗装のバリエーションも英国機なみの迷彩やトラじま迷彩があって，なかなかイケル，キットである。

（イラストと解説・橋本喜久男）

↑ 飛行第27戦隊の「屠龍」
Ki45-Kai TORYU of No. 27 SENTAI

↓ 飛行第101戦隊の「疾風」
Ki84 HAYATE of No. 101 SENTAI

KIT:
In reply to a strong desire expressed by KOKU FAN readers, the commentator was asked to tabulate the Army kits manufactured by Revell and now on sale. I hope this will be of use for general plastic kit model builders.

Fig. 1. HAYABUSA (Nakajima Ki-43 Fighter "Oscar"), Model 1. 1/72 scale. Abundant markings, suitable to enjoy marking variations.

Fig. 2. HAYABUSA Model 2-Otsu. 1/32 deluxe. It can be referred to as "the Oscar final edition". This work challenges the admiration of all ages. Revell has also the 1/144 kit of this version, apparently in answer to the popularity of the 1/32 kit.

Fig. 3. 1/144 scale SHOKI (Nakajima Ki-44 Fighter "Tojo"). When finished in a miller image camouflage on the silver base, this "mini-scale" model looks as if it started flying. The commentator was once surprised to see so an excellent airplane, though small, on the palm of the hand.

Figs. 4 & 5. 1/32 scale kit of HIEN Model 1-kai (Kawasaki Ki-61 Fighter "Tony"). Model builders can enjoy variety of markings almost "endlessly" with this kit. The 1/72 HIEN Model 1 and 1/144 HIEN Model 1-kai are also on the market.

Fig. 6. HAYATE (Nakajima Ki-84 Fighter "Frank"). Modelers feel no difficulty to find painting hints on this aircraft, as KOKU FAN has often introduced this fighter. So popular that needs no explanation.

Figs. 7 & 8. TORYU (Kawasaki Ki-45 Two-seat Fighter "Nick"). Convertible to any version, Model-Ko through Model-Hei. Fig. 8 shows an example where model builders can convert this kit into a Special Attack Plane.

Fig. 9. DONRYU (Nakajima Ki-49 Heavy Bomber "Helen"). How was the Donryu? Donryu means in Japanese "dragon". Nakajima nicknamed "Donryu" this heavy bomber after a dragon enshrined in a temple located near its Mfg works. Modelers will learn many things new in this Japanese monumental work in the latter period of WWII. Modelers can enjoy abundant camouflage variations with this kit.
(Illustration and commentary by Kikuo Hashimoto)

Revell color necessary for the WWII Japanese Army aircraft:

Revell Color number	Color	Revell Color number	Color
16	Dark green	56	Light gray white
58	Orange	57	Malachite green
41	Red brown	8	Silver
1	White	3	Red
28	Black iron	33	Black
30	Flat base	5	Blue

Ki-84 HAYATE with "Hiko 11 Sentai" marking on tail, now in custody at Utsunomiya Airport. It came home from the U.S. recently.

アメリカから里帰りした四式戦「疾風」。尾翼に飛行第11戦隊のマークをつけたまま、現在宇都宮飛行場内ハンガーに保管されている。

紫電と紫電改

KAWANISHI SHIDEN/SHIDEN-KAI (N1K1-J~K2-J)

Test-mfg'ed Shiden (Nlkl-J) No.6. Ensign Sasakibara was the pilot. Note the collective exhaust tube and the 20mm gun case under the wing. (N1K1-J)

太平洋戦の後半に制式化された日本陸海軍の新型機は、すべてその出現の遅さがくやまれた。とくに海軍の局戦紫電改の場合、その戦列化がもう1、2年早かったら終盤の戦局の局面を変えたであろうとは、当事者たちの誰でもが口にすることである。昭和20年3月からわずか半年たらずの就役であったが、本機を装備した343空の九州方面におけるどたんばの奮戦は、"名機紫電改"の名を世界に知らせた。今回はその紫電改と前身の紫電の珍らしい写真の特集である。【前ページ】川西航空機の鳴尾工場でテスト飛行に発進する試製紫電（N1K1-J）第6号機。増加試作型で集合式排気管。主翼下に20━銃用のケースを下げている。パイロットは佐々木原少尉。

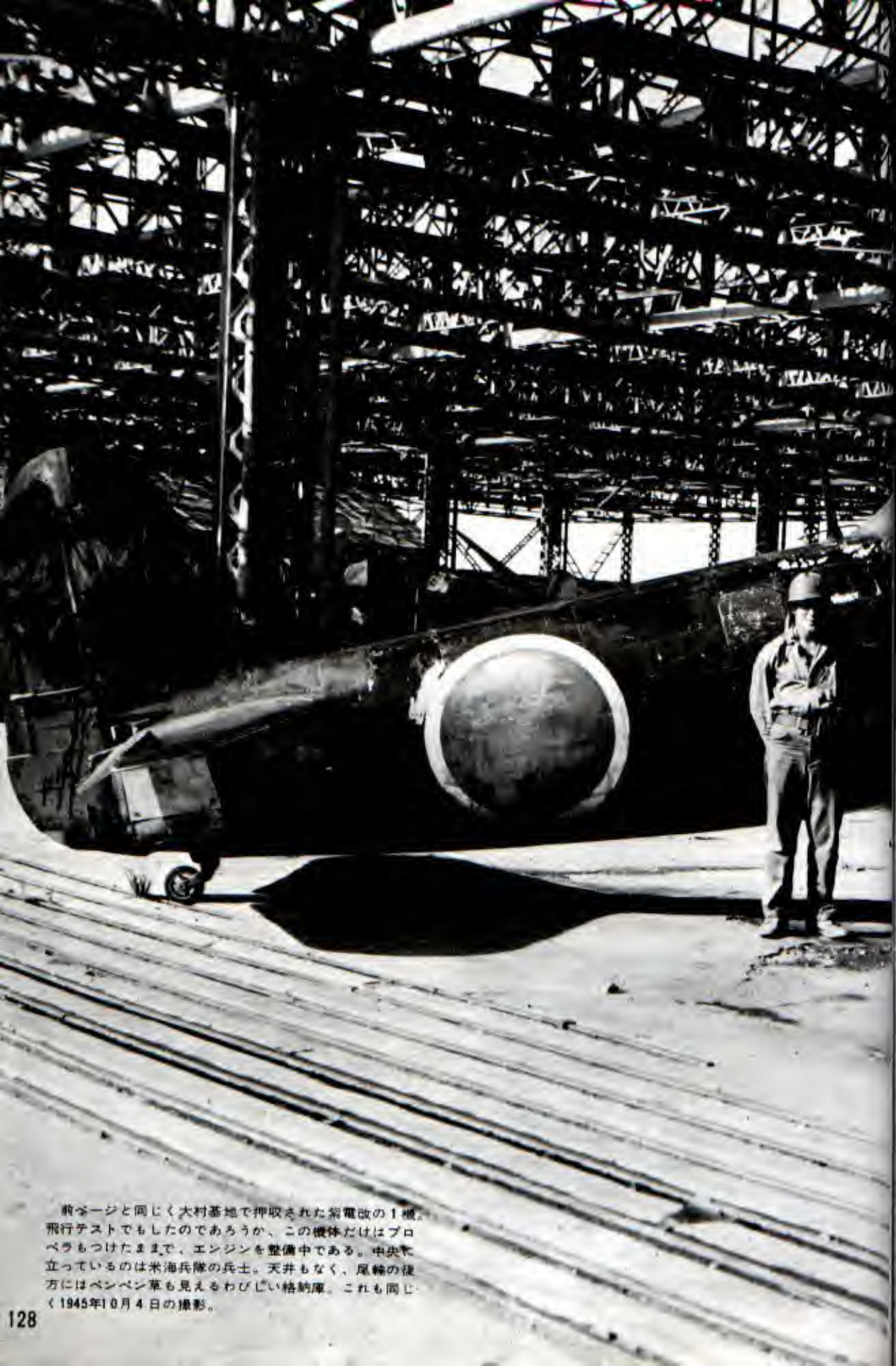
Captured by the USF, the fuselage is full of scribblings. Tail marking, "Hinomaru" insignia on the wing and fuselage remained un-erased.

〔上・左下〕試製紫電は完成すると早速南方に送られ、比島決戦に投入された。世界で初めての空戦フラップを生かして、対戦闘機の空中戦では強かったが、故障が多く充分な働きができなかった。写真の機体は第201空の53号機。201空は昭和19年9月、主力の零戦に本機を一部加えて、フィリピン全域の防空に活躍している。写真は米軍にろ獲されたのちのもので、胴体いっぱいに落書きが書かれているが、尾翼の記号、主翼・胴体の日の丸はそのままである。〔下〕終戦時に米軍に引渡すために追浜に運びこまれた紫電。カウリングがはずされていて、問題の多かった「誉」エンジン周囲がよくわかる。2段引込式を採用したこれも若いパイロット泣かせだった長い主脚。中央でカバーが切れているぶんだけ縮んでから引込められた。

As the cowling being taken off, the surroundings of the "Homare" engine is well seen. Note the long gear strut, believed to have been a great annoyance to young pilots. Oppama.

Shiden-Kai (Model 21, N1K2-Ja) captured by the USF at a hangar in Omura when the war ended. This belonged to the 343th NAG. 4 Oct 45.

〔上〕正面から見た紫電11乙型（N１K１-Jb）。紫電改はこの紫電を低翼にして視界を改善、性能の向上をはかったことはご承知のところである。実質的には主翼以外は全面的に改設計され、"改"ではあったが、性能的にもまったく別機種の感があった。このページ・トップの写真と比較すると、その細部の異なった点がよくわかる。かんじんの主翼と主脚のほかに機首上下の気化器と滑油冷却吸気口もだいぶ形が違っているのに注意。

〔左・下2枚〕終戦とともに大村の海軍航空基地のハンガーで米軍に押収された紫電改（正式には紫電21型）。大戦末期に松山基地で編成され、鹿屋、国分、大村などを基地として活躍した紫電改部隊、第343航空隊の所属機。すべてプロペラがはずされ、尾翼の記号が消されているが、ついさきほどまで飛びまわっていたというような完全な状態。1945年10月4日の撮影であるから、同航空隊の装備機は終戦後1ヵ月半余も完全な状態でおかれていたことになる。はずして床に並べられたプロペラとスピナが印象的である。

前ページと同じく大村基地で押収された紫電改の1機。飛行テストでもしたのであろうか、この機体だけはプロペラもつけたままで、エンジンを整備中である。中央に立っているのは米海兵隊の兵士。天井もなく、尾輪の後方にはペンペン草も見えるわびしい格納庫。これも同じく1945年10月4日の撮影。

The complete feature with propeller implies that the flying test was conducted by the USF. Standing is a US Marine serviceman. A deserted building seen behind the tail is the hangar. 4 Oct 45.

これも大村基地格納庫内の紫電改の1機。尾翼の記号が消されてはっきりしないが、343空の所属機で、胴体にたすきがけの帯（黄色？）がつけられていることから、分隊長機であったものと思われる。

ドルニエDo17/215/217

ドルニエDO17は“フライング・ペンシル”の愛称で呼ばれる細長く流麗な外形の中型爆撃機。1937年春、スペインのコンドル部隊でテストされ、2次大戦のポーランド侵攻に先陣をつとめ、つづくフランス侵攻、バトル・オブ・ブリテン・ギリシャ・ユーゴ侵攻作戦に参加。He111とともに快進撃をつづけるドイツ空軍の“主砲”であった。1942年末までに全機が第一線部隊を退いて退役した。生産機数は500機。

〔上・下〕Do17には各種のバリエーションがあったが1939年には最終生産型のDo17Zが出現した。Z型では機首がS型で試みられた上下には張り出した透明な“ビートルズ・アイ”式となり、写真でおわかりのように流麗な“ペンシル”の線はくずされた。

Do 17/215/217, Photos include “Flying Pencil”..
Do 17z, armor-strengthened version, 215 version mfg'ed for export but embargoed, and 217 advanced model.

〔上〕前ページと同じく進撃するＤｏ17Ｚ。機首が視界の良い"ビートルズ・アイ"に改められたのは，スペインでの戦訓の結果、下方防御の必要からであった。Ｓ型以降の新設計の機首では、下部後方に発射する7.9mmＭＧ15機銃１挺が装備された。

〔下〕Ｄｏ17Ｚのコクピット内爆撃手席。後下方に見えるのが上記のＭＧ15機銃である。この上の方にパイロットがすわるが、新しい機首では一段高い操縦席が上・側・前後とも透明風防、機首前方が"ビートルズ・アイ"ごらんのように下方も見渡せる視界の良いものとなった。1939年９月のポーランド侵攻時にはドイツ空軍の９個爆撃航空団（ＫＧ）がＤｏ17を装備しており、その総数は370機、出動可能なもの319機であった。同年12月２日にはさらに493機に増え、そのうち352機はＺ型であった。９月１日、ポーランドへの最初の一撃を加えたのは、第３爆撃航空団第３連隊（III／ＫＧ３）のＤｏ17Ｚ-2である。

Do17は輸出用にも造られることになった。そのデモ飛行用に使われたDo17Z-0（D-AIIB）の1機にはDo215V1の名称がつけられ、1939年秋にはスウェーデンとユーゴから発注された輸出型のDo215A-1が完成した。しかしA-1はB-0、B-1と改称されてドイツ空軍の所有するところとなり、発注した両国には1機も渡されなかった。輸出禁止令が出されたのである。Do215は開発の途中のV-3で液冷のダイムラー・ベンツDB601 Aに換装された。Do215には偵察型のB-4、機首の透明部分をなくした夜間作戦用のB-5などがあり、生産機数は少なかったが、1940年春から実戦部隊に配備されている。

Do215につづいて、長距離侵攻作戦のために機体を大型化して、胴体尾部に傘型のダイブ・ブレーキを装備したのがDo217で、最初の量産型Do217E-1は1941年初めから実戦部隊に送られた。〔上・下〕離陸線に向かうDo217。なかに液冷エンジンを装備したDo215がまじっている。

〔上〕飛行中のDo217E-2。Do217Eは1940年末に第11長距離偵察大隊第2中隊（3〈F〉11）に装備されて、ソ連、ルーマニアの偵察に初出撃。翌41年3月には第40爆撃航空団第2連隊（II／KG40）が爆撃部隊として初めて本機を受領している。E-1では7.9mmMG15×5、15mmMG151×1の武装であったが、つづいて量産されたE-3ではMG15を7挺に増強、さらにE-3のあとで量産に入ったE-2では写真のように操縦席後方の背部に電動式の砲塔を設け、13mmMG131機銃1挺を装備、腹部にもMG131を1挺追加して防御火器を強化した。

〔左下〕133ページと同じく編隊でスタートするDo127E。機首の"ビートルズ・アイ"といわれた視界の良い風防がよくわかる。中央部右寄りに装備されているのは7.9mmMG15旋回機銃。本機の爆弾搭載量は最大8,818ポンド（3,999kg）であった。

〔上〕Do 217 E機首部分のクローズアップ。開かれた風防から顔が見えるのはパイロット。その後方風防側面に出ているのは7.9mmMG15機銃である。乗員昇降用タラップがおろされている。タラップ前方の左側下面にも前向きに15mmMG 151機関砲1門が固定装備されている。

〔下〕左ページ下と同じく編隊離陸中のシーンで、液冷エンジンを積んだDo215Bの1機のクローズアップ。Do215Bの機首風防は、Do217にくらべてだいぶ異なっているのに注意。

F6F-5P Hellcat of VMD-354 in patrol mission near Guam

erican Military Aircraft in WWII　F4F-3 Wildcat and F6F-5P Hellcat

ワイルドキャットとヘルキャット

2次大戦のアメリカ軍用機 ③

F4F-3 Wildcat at Samoa, July 1942

先月号につづいてＦ６Ｆヘルキャットとその先輩のワイルドキャットの写真が１枚。〔左〕ウルシイ諸島地区の上空を行くＦ６Ｆ-5Ｐヘルキャット。グァム島を基地に終戦まで活躍した海兵隊の第354偵察飛行隊（ＶＭＤ-354）の所属機。〔上〕1942年７月、サモア島の飛行場で作戦中のＦ４Ｆ-3ワイルドキャット。南国の島の海浜に造られた滑走路。後方にもりあがるような海のひろがり。ワイルドキャットが小さく見える。Ｆ４Ｆ-3と-4は太平洋戦の緒戦で、日本海軍の精鋭機を相手に頑強に抵抗したがついに利あらず、Ｆ６Ｆに座をゆずることになった。

〔下〕Ｆ６Ｆ-5ヘルキャット。写真の機体は予備役空軍に装備された１機で、戦後の撮影である。

F6F-5 Hellcat of Reserved AF

〔上・下〕フィンランド航空が1932年に導入したユンカースJu52/3m、同航空では本機を5機購入したが、上の写真の機体（OH-ALK）はその1号機、下の写真の機体（OH-ALL）は2号機である。そのほかの3機にはOH-LAM、OH-LAO、OH-LAPの登録記号がつけられた。Ju52/3mは数機が双フロートをつけた水上機に改造されたが、同航空のもそれである。Ju52/3mは1930年以来14年間にわたって5,000機近くが量産され、その3分の2は大戦中ドイツ空軍の輸送機として使われたが、ヨーロッパやアフリカ、南米の各航空会社に装備されて民間輸送にも幅広い活躍をしており、"ヨーロッパのDC-3"の異名がつけられている。乗客15人乗り、自重9,500kg、最大離陸重量10,524kg、巡航速度250km/hであった。

チェコスロバキア 空軍博物館

VHU-VOJENSKE MUZEUM

自国の航空機技術、あるいは空軍の歴史を記録した博物館は、世界各国にみうけられ、アメリカや西欧諸国のものは自由に見学ができるし、いままでにも何回となく紹介されてきたが、東欧圏のものはその存在もさだかではなかった。その中で、チェコスロバキアの空軍博物館が公開されているので、ここに紹介してみよう。

この空軍博物館は、首都プラハの東郊にある空軍基地内にあり、閑静な林内の建物内に、かつて同空軍で使用された機体が50機ほど展示されており、珍しいソ連製の機体などもみることができる。

前ページ上は、ドイツの流れをくむソ連の初期のジェット戦闘機ヤクYak17をチェコでライセンス生産したS-100ジェット戦闘機。その下は、主翼下にある排気口。

このページ上は、同じくソ連のヤク23をライセンス生産したS-101。

左は現在東欧諸国で広く使用されているアエロL-29デルフィン練習機。

下は、チェコ空軍で使用されていたMiG17PF。後方にS-100がみえる。

上は、第２次大戦中のソ連の代表的戦闘機ラボーチキンLa７。本機は、ドイツに祖国を占領され、ソ連に亡命したチェコ空軍パイロットが、祖国解放のために使用していた機体でもあろう。

右は1947年に初飛行した初級練習機Ｚｌｉｎ26から発達したＺｌｉｎ126Ｍｋ．2初級練習機。パイプ骨組、105hp4気筒エンジンを搭載している。

下はチェコ製軽飛行機 Zlin 22。木製ベニア張り胴体。75hp空冷エンジン搭載。

第２次大戦中にタンクキラーとしてドイツ軍を悩ましたイリューシンＩℓ２攻撃機。これもソ連軍内で活躍したチェコ空軍部隊が，祖国解放後もひきつづき使用していたものであろう。

左はドイツ軍のビュッカーBu181練習機を近代化したようなソコ練習機。

下はメッサーシュミットBf109Gを戦後チェコで改造生産したＣＳ-199複座練習戦闘機。手前には単座型のふくらみのある風防がおかれている。